

Nächster Halt Markt Redwitz

Es ist ein langer Kampf, bis die Eisenbahn ins Fichtelgebirge kommt. Davon und von den Rivalitäten unter den Städten berichtet Gerhard Kappl beim Historischen Club.

Marktrechwitz – Verkehrspolitik ist ein Thema, dem sich Politiker schon vor mehr als 150 Jahren leidenschaftlich gewidmet hatten. Das wurde deutlich bei Gerhard Kappls Vortrag „Der Kampf um den Eisenbahnanschluss – Redwitz oder Wunsiedel“ vor dem Historischen Club Marktrechwitz. Wie üblich hatte sich wieder eine große Anzahl von interessierten Hobbyhistorikern im Hotel Meister Bär eingefunden.

Laut Gerhard Kappl begann 1848 das Eisenbahnzeitalter im nördlichen Bayern. In diesem Jahr wurde von der „Ludwig-Süd-Nordbahn“, benannt nach dem bayerischen König Ludwig, der nördliche Abschnitt von Nürnberg nach Hof fertiggestellt. Im Jahr 1851 wurde dann der Bahnhof Hof mit großem Pomp eingeweiht. Das Besondere an ihm war, dass er gemeinsam von den Bayerischen und den Sächsischen Staatsbahnen genutzt wurde. Die steinerne „Einsteighalle“ in Hof, erbaut nach dem Vorbild der Bahnhöfe in München und Nürnberg, spiegelte die Aufbruchsstimmung jener Zeit wider. „Die Menschen waren euphorisch wegen der zu erwartenden positiven wirtschaftlichen Entwicklung entlang der gesamten Eisenbahnstrecke“, erklärte Kappl. Kein Wunder, dass schon bald von großen Teilen der Bevölkerung, insbesondere von den Gewerbetreibenden, immer massiver ein Eisenbahnanschluss im Fichtelgebirge gefordert wurde.

1853 also trafen sich die Industriellen des Sechsamterlandes in Thiersheim, um eine entsprechende Eingabe an die bayerische Regierung



Die Vorsitzenden des Historischen Clubs bedanken sich beim Redner für den informativen Vortrag (von links): Bernhard Leutheusser, Hermann Meier, Referent Gerhard Kappl und Friedl Haubner.

Foto: Günter Rasp

auszuarbeiten. Allerdings war wohl nicht genügend Geld im Staatssäckel, denn der Ausbau der Trasse von Bamberg nach Hof hatte unerwartet hohe Summen verschlungen. Aber schon drei Jahre später keimte neue Hoffnung auf. Diesmal war es der Bürgermeister von Gefrees, der sich an den Wunsiedler Magistrat wandte und eine Bahnlinie von Marktschorrast bis nach Eger anregte. Der Abgeordnete Dr. Friedrich Schmidt aus Wunsiedel griff diese Idee

begeistert auf und ermittelte, unterstützt durch den Bezirksgeometer, eine Route von Marktschorrast über Gefrees, Weißenstadt, Wunsiedel, Arzberg nach Eger. Im September 1857 unterbreiteten die Wunsiedler im Namen eines neu gebildeten „Fichtelgebirgs-Eisenbahn-Vereins“ der Staatsregierung diesen Plan. Man bekam jedoch keine Konzession für die Strecke – ein schwerer Schlag für die aufstrebende Industrie im Fich-

telgebirge. 1860 kommt es zu einer ersten Verstimmung zwischen der Stadt Wunsiedel und dem Markt Redwitz, als dieser eine Bahnstrecke von Bayreuth über Erbendorf und Redwitz nach Eger propagierte. Wunsiedel schließt sich dagegen dem Vorschlag, eine Strecke quer durch das Fichtelgebirge zu bauen, an. Die Fehde tritt aber schon bald in den

Hintergrund, als die Ostbahngesellschaft ein neues, für das Fichtelgebirge höchst negativen Projekt plant: neue Bahn-

linien zwischen Bayreuth und Weiden und von dort direkt nach Eger, weit vorbei an Wunsiedel und Redwitz. Doch weder Wunsiedel noch Redwitz wollen aufgeben. In einer Landtagssitzung im März 1869 kam es zu einer unerquicklichen Auseinandersetzung zwischen den Abgeordneten aus Wunsiedel und Redwitz. Daraufhin verschob der Landtag jede Planung für eine Eisenbahn durch das Fichtelgebirge.

„Die Menschen entlang der Bahnstrecke waren euphorisch.“
Referent Gerhard Kappl

Im Jahr 1873 wurde plötzlich die Strecke von Immenreuth über Brand und Reichenbach nach Wunsiedel abgesteckt. Und noch dazu wurde in Reichenbach sofort mit den Bauarbeiten für eine Untertunnelung des Wurmlohpasses begonnen. Der Kampf um die Eisenbahn zwischen Redwitz und Wunsiedel strebte damit seinem Höhepunkt zu. Bald wurden die Arbeiten an der Strecke Immenreuth – Wunsiedel wieder eingestellt. Damit wollten sich die Wunsiedler Gemeindebevollmächtigten nicht abfinden. Sofort machte sich eine Delegation auf den Weg in den Landtag, um in letzter Minute vielleicht doch noch eine Genehmigung für eine Streckenführung über Wunsiedel zu erwirken. Und nun folgte ein seltsames Spiel: Der Wunsiedler Bürgermeister und Abgeordnete Brandenburg und der Redwitzer Abgeordnete Kraußold beschworen gemeinsam die Gemeindebevollmächtigten, davon Abstand zu nehmen, um das Projekt Fichtelgebirgsbahn nicht mehr zu gefährden. Letztendlich einigte man sich darauf, dass wegen des reibungslosen Transportes der billigen böhmischen Kohle nach Nürnberg der östlichen Trasse der Vorzug gewährt wird. Um Wunsiedel entgegenzukommen, sollte die Strecke Nürnberg – Hof über Redwitz und Wunsiedel führen. In seiner Sitzung vom 3. Juli 1874 nahm der Landtag den Vorschlag des Eisenbahn-Bauausschusses an. Wegen seines Einsatzes wurde der Abgeordnete Max Kraußold der erste Ehrenbürger von Redwitz. Im Jahr 1875 beginnt der Bau der „Fichtelgebirgs-Eisenbahn“ Richtung Redwitz, ohne den Beschluss aus dem Vorjahr zu beachten. Ein Jahr später genehmigte der Landtag dafür wenigstens den Bau einer Zweigbahn von Wunsiedel nach Hohenbrunn.

Redwitz lag nun an der Hauptstrecke von Nürnberg nach Hof, die im Mai 1878 offiziell in Betrieb genommen wurde. Der Beginn eines rasanten Aufschwungs.

Günter Rasp